Microlog Microfiche Collection
Resolution Chart

Copyright

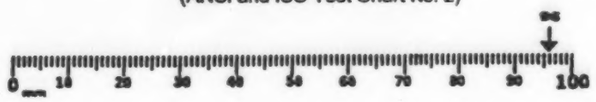
Copyright for the ***contents*** of this microfiche is held by the publisher of the original document. Please contact the original publisher for guidance in all copyright matters. Copyright in this ***microfiche edition*** is held by Micromedia Limited.

Quality of the Microfiche Reproduction

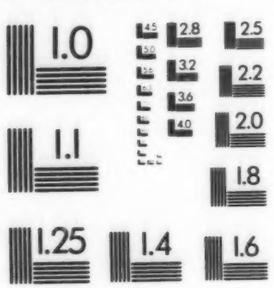
Micromedia Limited maintains the highest standards for micrographic reproduction. Attempts are made to obtain the best quality print version to microfilm. However, there are some printing styles, colours and graphic layout styles (including maps, graphs and tables) which do not reproduce well. Because of the value of the original document, Micromedia has filmed it recognizing that it may not be as easy to read as the original document.

Some pages have been filmed twice to improve the clarity of the reproduction. Consult both reproductions to ensure that all of the original text is read.

Microcopy Resolution Test Chart
National Bureau of Standards
Standard Reference Material 1010a
(ANSI and ISO Test Chart No. 2)



PM-1 3½"x4" PHOTOGRAPHIC MICROCOPY TARGET
NBS 1010a ANSI/ISO #2 EQUIVALENT



MS109

24x

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street, Toronto, ON M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161

Collection MICROLOG sur Micromédia
Tableau de résolution

Droits d'auteurs

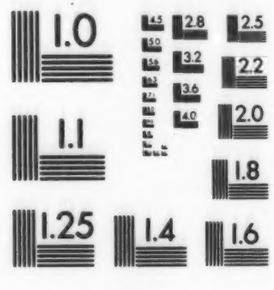
Les droits d'auteurs du conenu de cette microfiche sont détenus par l'éditeur du document original. Veuillez communiquer avec celui-ci pour obtenir des renseignements sur tout ce qui touche les droits d'auteurs. Les droits d'auteurs de cette édition sur microfiche sont détenus par Micromédia Limitée.

Qualité de reproduction sur microfiche

Micromédia Limitée maintient les normes de reproduction micrographique les plus élevées. Elle fait tout son possible pour obtenir la version sur papier à reproduire sur microfiche de la meilleure qualité possible. Cependant, certains styles d'imprimerie, de couleurs et de style de mise en page graphique (incluant des cartes, des grahiques et des tableaux) se reproduisent mal. En raison de la valeur du document original, Micromédia l'a reproduit tout en reconnaissant qu'il ne sera peut-être pas aussi lisable que le document original.

Tableau de résolution micrographique
National Bureau of Standards
Standard Reference Material 1010a
(ANSI and ISO Test Chart No. 2)

PM-1 3½"x4" PHOTOGRAPHIC MICROCOPY TARGET
NBS 1010a ANSI/ISO #2 EQUIVALENT



MS109

24x

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street, Toronto, ON M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

ANNUAL REPORT '98

for the fiscal year ended December 31

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. manages an international toll bridge system between Cornwall, Ontario, and Rooseveltown, New York.

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. functions as a joint venture under the terms of an agreement between the crossing owners, The Federal Bridge Corporation Limited and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation

The SIBC's objectives are to:

- *operate and maintain an international toll bridge system*
- *ensure the safe and efficient movement of vehicle traffic and the protection of the environment; and*
- *return annual financial surpluses to the owners.*

102-04147/

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

June 2, 1999

The Honourable David M. Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of section 150 of the Financial Administration Act, I am pleased to submit the Annual Report of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. for the fiscal year 1998.

Respectfully yours,

Michel Fournier
President and Director

GENERAL MANAGER'S REPORT

TRAFFIC

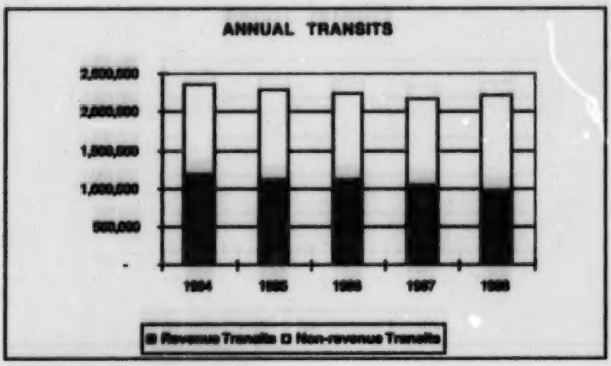
The Seaway International Bridge is the twelfth highest volume traffic crossing between Canada and the United States.

There were 2,210,744 vehicle crossings recorded during 1998. This represents a small increase over the volume of traffic in 1997. Traffic is mostly local or regional. Typical summer weekday volumes are 8,100 per day, with a peak volume of 660 vehicles per hour. Traffic volumes are much lower in winter months.

Truck traffic makes up 6% to 11% of the hourly traffic volume – and is growing faster than passenger vehicle traffic.

As part of the original expropriation of reserve lands for construction of the crossing, the SIBC provides bridge passes to the Mohawks of Akwesasne. These passes allow for free transit of the crossing. The percentage of non-toll traffic continues to grow. More than 55 percent of all bridge traffic is toll free. The SIBC continued efforts to negotiate an agreement with Mohawk governments to revise and improve the administration of bridge passes.

Paid traffic is declining:



OPERATIONS AND MAINTENANCE

In the spring of 1998, the Corporation reduced the value of discounts offered on toll ticket books from 30% to 20% for passenger vehicles. The discount for commercial vehicles was reduced from 30% to 5%. This reduced the value of toll discounts from $440,446 in 1997 to $261,301 in 1998 – a savings to the Corporation of $179,145. This was the first time in the Corporation's history that the discount was changed.

The SIBC deferred a $100,000 road improvement project at the Cornwall Island crossroads because of concerns raised by the local community. The project is being redesigned for construction in 1999.

In order to protect the bridges from structural damage due to overloading, the crossing was posted for a maximum gross vehicle weight of 52.2 Tonnes. The Corporation operates automated weigh scales to measure truck weights. The Corporation maintains a statistical database of the truck weights to monitor compliance with the posted weights. Heavier vehicles can still use the crossing provided that there are no other trucks on the structures at the same time. The SIBC provides traffic control for these crossings.

SIBC maintenance crews began a project to increase the strength of the South Channel Bridge by replacing critical elements of the stiffening truss. This project will be completed in 1999. It will ensure the long-term durability of the structures, but it will not result in a higher load posting.

The SIBC extended its position classification system for administration and operations personnel to include maintenance job positions. Salary levels were established for each classification level based on factors such as education and experience, working conditions, judgement and responsibility. The classification system complies with pay equity requirements.

FINANCES

While paid traffic declined, net toll revenue for 1998 was $2.686 million, $85 thousand higher than toll revenues collected during 1997. The higher revenues were due in part to a reduction in the discount offered for the use of toll tickets and charge accounts and a higher U.S. exchange rate.

The Corporation realised an excess of revenues over expenses of $444 thousand compared to the previous year's figure of $192 thousand.

No payments were made to the joint venturers in 1998 as the Corporation is retaining cash to finance maintenance works in future years.

OUTLOOK

The crossing is inspected annually by an independent consulting firm. The structures are in good condition. A program of capital and maintenance works is planned for the next five years to maintain structural integrity.

The Corporation forecasts a continuation of the trend whereby paid traffic declines by 3% per year. This will be somewhat offset by higher volumes of truck traffic and by the opening of a casino on the US portion of Akwesasne, scheduled for April 1999.

Management has taken steps to protect the crossing from disruptions due to the year 2000 computer problem.

Hendrik Saaltink, P. Eng
General Manager

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

MANAGEMENT REPORT

The accompanying financial statements of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. and all information in this annual report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some estimates which are based on management's best judgements. Information contained elsewhere in the annual report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

To meet management's responsibility and to assure the integrity and reliability of financial reporting, the Corporation maintains a system of internal controls, policies and procedures to provide reasonable assurance that assets are safeguarded, and that transactions and events are properly recorded. The system of internal control is supplemented by an internal audit which conducts periodic reviews of different aspects of the Corporation's operations.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises these responsibilities with the assistance of the Audit Committee of the Board, which is composed of three directors who are not employees of the Corporation.

The Audit Committee meets with management, the internal auditor and the Auditor General of Canada, the external auditor, and also reviews and recommends to the Board the approval of the Corporation's annual financial statements. In addition, the external auditor has full and free access to the directors of the Corporation.

The Auditor General of Canada is responsible for auditing the financial statements and for issuing his report thereon.

Michel Fournier
President

Carol Lemelin
Treasurer

Cornwall, Ontario
February 26, 1999

AUDITOR GENERAL OF CANADA

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. as at December 31, 1998 and the statements of revenues and expenses and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 1998 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act*, the *Canada Marine Act* and regulations and the articles and by-laws of the Corporation.

Richard Flageole, FCA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 26, 1999

Balance Sheet as at

ASSETS

	1998	1997
Current		
Cash and short-term investments (Note 3)	$ 978,881	$ 594,769
Accounts receivable (Note 4)	86,314	49,662
Goods and Services Tax refundable	8,410	10,937
	1,073,605	655,368
Capital assets (Note 5)	328,317	351,750
Deferred major repairs (Note 6)	949,658	1,138,299
	$ 2,351,580	$ 2,145,417

Approved by the Board:

President and Director

December 31, 1998

LIABILITIES

	1998	1997
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 4)	$ 85,128	$ 137,136
Deferred revenue	125,636	119,625
Clients' deposits	64,635	58,773
	275,399	315,534
Long-term		
Due to venturers (Note 7)	1,749,371	1,537,419
Debentures payable (Note 8)	8,000	8,000
Accrued employee termination benefits	310,810	276,464
	2,068,181	1,821,883

SHAREHOLDER'S EQUITY

Capital stock		
Authorized - 50 common shares with a par value of $1,000 each		
Issued and fully paid - 8 common shares	8,000	8,000
	$ 2,351,580	$ 2,145,417

Vice-President and Director

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Statement of Revenues and Expenses
for the year ended December 31, 1998

	1998	1997
Revenues		
Tolls	$ 2,686,073	$ 2,601,737
Rentals	120,035	118,628
Interest	55,952	20,270
Other	9,480	54,762
	2,871,540	2,795,397
Expenses		
Maintenance	983,706	1,236,518
Toll Collection	663,222	572,774
Administration	433,653	454,123
Amortization of capital assets and deferred major repairs	269,640	279,501
Interest on Due to venturers (Note 7)	76,876	60,216
	2,427,097	2,603,132
Excess of revenues over expenses for the year	$ 444,443	$ 192,265
Allocation of excess of revenues over expenses for the year as per the joint venture agreement (Note 7):		
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	$ 222,221	$ 96,133
The St. Lawrence Seaway Authority	-	96,132
The Federal Bridge Corporation Limited	222,222	-
	$ 444,443	$ 192,265

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1998

	1998	1997
Operating activities		
Cash provided from operations		
Excess of revenues over expenses, before allocation to venturers	$ 444,443	$ 192,265
Items not requiring cash		
Provision for employee termination benefits	34,346	26,434
Amortization of capital assets and deferred major repairs	269,640	279,501
	748,429	498,200
Change in working capital items other than cash and short-term investments and due to venturers	(74,262)	154,300
Payments of employee termination benefits	-	(6,164)
Cash provided by operating activities	674,167	646,336
Financing activities		
Payments to venturers, net of interest credited	(232,490)	(254,861)
Investing activities		
Additions to capital assets	(57,565)	(48,257)
Increase in cash	384,112	343,218
Cash and short-term investments, beginning of the year	594,769	251,551
Cash and short-term investments, end of the year	$ 978,881	$ 594,769

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

(a joint venture)

Notes to Financial Statements
December 31, 1998

1. Authority and activities

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd. (SIBC) was incorporated under the *Canada Corporations Act* in 1962 and was continued under the *Canada Business Corporations Act*.

Until October 1, 1998, SIBC was a subsidiary of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA). In the context of the commercialization of the St. Lawrence Seaway and in accordance with a directive of the Minister of Transport, issued pursuant to subsection 80(1) of the *Canada Marine Act*, SLSA's right, title and interest in SIBC were transferred to The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL). Therefore, SIBC is now a subsidiary of FBCL, a Crown corporation named in Part 1 of Schedule III to the *Financial Administration Act*.

While a subsidiary of SLSA, SIBC was subject to certain sections of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, which dealt primarily with fees that may be charged. Since the repeal of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, these sections continue to apply by virtue of regulations issued under the *Canada Marine Act*.

The purpose of SIBC is to operate and manage the international crossing between Cornwall, Ontario, and Rooseveltown, New York based on a September 1957 joint venture agreement between SLSA and the Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). The crossing comprises two high level bridges, the North Channel Bridge and the South Channel Bridge.

2. Accounting policies

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles used in Canada. A summary of significant accounting policies follows:

Excess of revenues over expenses

Excess of revenues over expenses is distributed based on a formula specified in the joint venture agreement as described in Note 7 to the financial statements. The excess of revenues over expenses represents amounts collected on behalf of FBCL and the SLSDC, and does not constitute a profit for the Joint Venture.

Foreign currency translation

Toll charges for use of the bridge are accepted at par in U.S. and Canadian currency. Transactions in foreign currency, essentially tolls collected in U.S. dollars, are converted into Canadian dollars at the exchange rate in effect on the transaction date.

Short-term investments

Short-term investments are recorded at cost.

Capital assets and amortization

Capital assets are recorded at cost. These assets include moveable and removable assets acquired to operate the bridge. The cost of the North Channel Bridge is recorded in the books of FBCL. The cost of the South Channel Bridge is recorded in the books of FBCL (32%) and the SLSDC (68%).

Costs, borne by the Joint Venture, that are improvements to the North Channel Bridge which are required for operational efficiency and to ensure its reliability are capitalized if they enhance the service potential of the capital asset. Costs of major repairs and betterments to the South Channel Bridge are the direct financial responsibility of the two venturers and, as a result, are not recorded as capital assets or expenses in the financial statements.

Amortization of capital assets is based on their estimated useful life and is calculated on the straight-line method at the following annual rates:

Automotive	10% and 20%
Maintenance equipment	10% to 20%
Office and toll equipment	10% to 20%
Buildings	5% to 10%
Bridge equipment	5%
Remedial works	4.8% to 10%

Deferred major repairs

Deferred major repairs to the North Channel Bridge are recorded at cost and are amortized using the straight line method over the estimated 10-year useful life.

Employee termination benefits

Most of the employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under the conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the employees become entitled to the benefits. The termination benefits correspond to the higher of a week's salary for each year of service up to a maximum of 28 weeks or 75% of the employee's accumulated sick leave days.

Pension plan

Employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Joint Venture. These contributions represent the total pension obligation of the Joint Venture and are recognized in the accounts on a current basis. The Joint Venture is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

Deferred revenue

Revenue from the sale of toll tickets is deferred until their redemption within a two-year period from the month of sale. Proceeds received relating to toll tickets that are still unredeemed after that two-year period are recorded as toll revenue.

3. Cash and short-term investments

In the course of its normal activities, the Joint Venture invests its temporary excess funds in short-term deposits in Canadian financial institutions. As at December 31, 1998, the Corporation had $786,296 invested in short-term deposits and Canada Treasury Bills ($249,618 in 1997). The rate of return on short-term investments varied between 3.9% and 5.85% during the year (3.1% and 4.0% in 1997). The Joint Venture also earns interest at prime less 2.5% on its cash in the bank when the monthly balance exceeds $100,000. The amount recorded approximates fair value.

4. Accounts receivable, accounts payable and accrued liabilities

These accounts are incurred in the normal course of business. They are usually receivable or payable within a month and are non-interest bearing. The carrying amount of each approximates fair value.

5. Capital assets

	1998		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Automotive	$ 209,272	$ 193,376	$ 15,896
Maintenance equipment	321,802	223,044	98,758
Office and toll equipment	580,247	483,767	96,480
Buildings	68,816	25,856	42,960
Bridge equipment	40,007	24,004	16,003
Remedial works	97,834	39,614	58,220
	$1,317,978	$ 989,661	$ 328,317

	1997		
	Cost	Accumulated amortization	Net
Automotive	$ 193,631	$ 182,003	$ 11,628
Maintenance equipment	303,362	197,158	106,204
Office and toll equipment	556,764	450,049	106,715
Buildings	68,815	22,787	46,028
Bridge equipment	40,007	22,004	18,003
Remedial works	97,834	34,662	63,172
	$1,260,413	$ 908,663	$ 351,750

6. Deferred major repairs

Deferred major repairs represent the cost of major rehabilitation projects completed in 1995 which maintain the reliability of the North Channel Bridge over future years.

	1998	1997
Cost	$1,886,413	$1,886,413
Accumulated amortization	936,755	748,114
Net book value	$ 949,658	$1,138,299

7. Due to venturers

The two venturers have agreed that the annual excess of revenues over expenses is to first be distributed to SLSA to reimburse it for the construction cost of the North Channel Bridge together with interest. Subsequently, the annual excess of revenues over expenses is to be distributed equally between the venturers. In addition, interest is credited on the balance due to venturers. Finally, major repairs and/or betterments incurred to assure the reliability of the South Channel Bridge are to be borne by FBCL and the SLSDC in the ratio of 32% and 68% respectively.

Since SLSA's rights, title and interest in SIBC were transferred to FBCL effective October 1, 1998, the amount due to SLSA, as at that date, was transferred to FBCL.

The amounts due to SLSA, FBCL and the SLSDC are calculated as follows and will be paid as funds become available:

	SLSA/FBCL	SLSA	SLSDC		Total	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997
Balance due at beginning of year	$ 1,242,425	$ 1,366,867	$ 294,994	$ 233,148	$ 1,537,419	$1,600,015
Interest credited	61,910	50,784	14,966	9,432	76,876	60,216
Allocation of excess of revenues over expenses	222,222	96,132	222,221	96,133	444,443	192,265
	1,526,557	1,513,783	532,181	338,713	2,058,738	1,852,496
Payments made during the year -Remittance of a portion of prior years' excess of revenues over expenses	—	200,000	—	—	—	200,000
-Interest	61,910	50,784	—	—	61,910	50,784
-Work done on behalf of SLSA/FBCL and SLSDC to the South Channel Bridge	79,186	20,574	168,270	43,719	247,456	64,293
	141,096	271,358	168,270	43,719	309,366	315,077
Balance due at end of year	$ 1,385,461	$ 1,242,425	$ 363,911	$ 294,994	$ 1,749,372	$ 1,537,419

8. Debentures payable

These debentures, due on December 31, 2012, are non-interest bearing and are payable to the SLSDC.

9. Bridge use

With the approval of the National Transportation Agency of Canada, the Joint Venture continues the practice of providing free usage of the bridge system to certain North American Indians. This represents a substantial portion of the Bridge traffic.

10. Related party transactions

Included in expenses are administrative support and certain engineering services provided by SLSA until September 30, 1998. Administrative support services amounted to $49,595 for 1998 ($66,634 for 1997). The charge for engineering services amounted to $17,536 for 1998 ($32,159 for 1997). The Joint Venture also enters into various other transactions with the Government of Canada, its agencies and other Crown corporations, in the normal course of business.

11 Uncertainty due to the Year 2000 Issue

The Year 2000 Issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems which use certain dates in 1999 to represent something other than a date. The effects of the Year 2000 Issue may be experienced before, on or after 1 January 2000 and, if not addressed, the impact on operations and financial reporting may range from minor errors to significant systems failure which could affect the Corporation's ability to conduct normal business operations. The Corporation has undertaken a nine-step management and contingency plan to address the Year 2000 problem. However, it is not possible to be certain that all aspects of the Year 2000 Issue affecting the Corporation, including those related to the efforts of customers, suppliers, or other third parties, will be fully resolved.

FIVE YEAR FINANCIAL SUMMARY

($000's)

	1994	1995	1996	1997	1998
Revenues	$ 3,131	$ 2,950	$ 2,915	$ 2,795	$ 2,871
Expenses	2,451	2,492	2,605	2,603	2,427
Operating Profit	680	458	310	192	444
Due to The St. Lawrence Seaway Authority as a bridge user charge	-	-	-	-	-
Balance to be divided 50/50 as per the joint venture agreement	680	458	310	192	444
Due to the Saint Lawrence Seaway Development Corporation	340	229	155	96	222
Due to The St. Lawrence Seaway Authority/The Federal Bridge Corporation Limited	$ 340	$ 229	$ 155	$ 96	$ 222

The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.

P.O. Box 836
Cornwall, Ontario
K6H 5T7

DIRECTORS OF THE CORPORATION

Michel Fournier
Richard G. Armstrong *
Meredith S. Hayes
Roger J. Forgues
John M. Kroon *
Edward Margosian *
Erman J. Cocci

* Audit Committee Members

OFFICERS

Michel Fournier ..... President
Vacant ..... Vice-President
Erman J. Cocci ..... Vice-President
Nicole Voyer ..... Corporate Secretary
Carol Lemelin ..... Treasurer
Edward Margosian ..... Assistant Treasurer
Roger J. Forgues ..... Assistant Treasurer
Marc C. Owen ..... Deputy General Counsel
Hendrik H. Saaltink ..... General Manager

La Corporation du Pont International de la Voie maritime, Ltée.

RAPPORT ANNUEL '98

Année terminée le 31 décembre

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée gère le système international de ponts à péage reliant Cornwall (Ontario) et Rooseveltown (New York).

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée fonctionne comme une coentreprise sous les termes d'une entente entre les propriétaires , La société des ponts fédéraux, Limitée et son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Voici les objectifs de la Corporation :

- *Exploiter et maintenir un système international de ponts à péage;*
- *Assurer une circulation sécuritaire et efficace des véhicules ainsi que la protection de l'environnement; et*
- *Remettre les surplus financiers annuels aux propriétaires.*

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

le 2 juin 1999

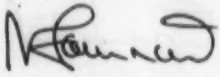
L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre, conformément aux dispositions de l'article 150 de la Loi sur la gestion des finances publiques, le rapport annuel de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée, pour l'exercice 1998.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Président et administrateur



Michel Fournier

RAPPORT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

CIRCULATION

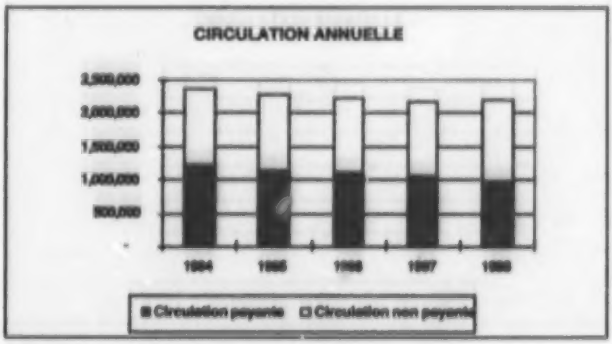
Le Pont international de la Voie maritime occupe le douzième rang parmi les voies de passage frontalières canadiennes-américaines les plus passantes.

En 1998, 2 210 744 voitures ont emprunté le pont, soit une légère augmentation par rapport à l'année précédente. Les véhicules proviennent principalement de la localité et de la région. À l'été, durant les fins de semaine, une moyenne de 8 100 voitures par jour traversent le pont, et aux heures de pointe, 660 véhicules par heure. Le volume de circulation baisse considérablement durant l'hiver.

Quant aux camions, ils représentent de 6 p. 100 à 11 p. 100 du taux de circulation horaire - et leur nombre croît plus rapidement que celui des véhicules.

Dans le cadre de l'expropriation originale de terres de la réserve effectuée en vue de la construction de la voie de passage frontalière, la CPIVM fournit des laissez-passer aux Mohawks d'Akwesasne pour leur permettre de traverser le pont gratuitement. Le pourcentage de circulation non payante continue de croître. De fait, plus de 55 p. 100 des voitures traversent le pont sans payer aucun péage. La CPIVM a continué de négocier une entente avec les gouvernements Mohawks en vue de réexaminer et d'améliorer l'administration des laissez-passer.

Le nombre de véhicules payants est à la baisse.



EXPLOITATION ET ENTRETIEN

Au printemps 1998, la Corporation a réduit les rabais offerts sur les carnets de billets, ceux-ci passant de 30 p. 100 à 20 p. 100 pour les véhicules de tourisme, et de 30 p. 100 à 5 p. 100 pour les véhicules commerciaux. La valeur des rabais est donc passée de 440 446 $ en 1997 à 261 301 $ en 1998, soit une économie de 179 145 $ pour la Corporation. La CPIVM changeait la valeur des rabais pour la première fois depuis son existence.

La CPIVM a différé un projet d'amélioration de l'intersection sur l'île de Cornwall, d'une valeur de 100 000 $, en raison de préoccupations soulevées par la communauté. Le projet sera modifié et la construction débutera en 1999.

Afin d'éviter que la structure des ponts ne soit endommagée par des charges excessives, on a fixé à 52,2 tonnes le poids maximal brut permis pour les véhicules. La Corporation utilise des plateaux de pesage automatisés pour déterminer le poids des camions. Elle maintient une base de données statistique sur le poids des camions afin d'en assurer la conformité aux poids affichés. Les véhicules plus lourds peuvent encore emprunter le pont pourvu qu'il n'y ait aucun autre camion sur les structures simultanément. La CPIVM assure le contrôle du trafic sur ces voies de passage frontalières.

Les préposés à l'entretien de la CPIVM ont entrepris un projet visant à renforcer le pont du chenal sud en remplaçant les éléments clés de la poutre de renfort. L'achèvement du projet est prévu pour 1999. Ces travaux assureront la durabilité à long terme des structures, mais la Corporation n'augmentera pas pour autant le poids maximal permis.

La CPIVM a élargi son système de classification des postes pour le personnel d'administration et d'exploitation en vue d'y inclure les postes d'entretien. Des salaires ont été fixés pour chaque niveau de classification en fonction de facteurs tels que l'éducation, l'expérience, les conditions de travail, la capacité de jugement requise et les responsabilités. Le système de classification est conforme aux exigences en matière d'équité salariale.

FINANCES

Même si le nombre de voitures payantes a diminué, la Corporation a réalisé des recettes nettes de péages totalisant 2,686 millions de dollars en 1998, soit 85 000 $ de plus que l'année précédente. Cette hausse est en partie attribuable à la réduction des rabais offerts sur les carnets de billets et sur les comptes d'achats à crédit, ainsi qu'à l'augmentation du taux de change américain.

La Corporation a réalisé un excédent des recettes sur les dépenses de l'ordre de 444 000 $, comparativement à 192 000 $ l'année précédente.

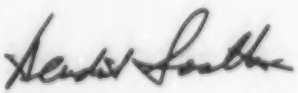
Aucun paiement n'a été versé aux coentrepreneurs en 1998 étant donné que la Corporation conserve des sommes pour financer les travaux d'entretien futurs.

PERSPECTIVE

La voie de passage frontalière est inspectée annuellement par une société indépendante d'ingénieurs-conseils. Les structures sont en bon état. Pour maintenir l'intégrité des structures, la Corporation a prévu un programme de travaux d'immobilisations et d'entretien qui s'échelonnera sur les cinq prochaines années.

La Corporation prévoit une poursuite de la tendance selon laquelle le nombre de voitures payantes diminuera de 3 p. 100 par année. Cette baisse sera quelque peu contrebalancée par l'augmentation du nombre de camions ainsi que par l'ouverture d'un casino sur le territoire américain d'Akwesasne au mois d'avril 1999.

La direction a pris des mesures pour protéger la voie de passage contre les interruptions qui pourraient découler des problèmes informatiques de l'an 2000.



Hendrik Saaltink, ing.
Directeur général

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée et tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel sont du ressort de la direction.

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus et ils comprennent nécessairement certaines estimations fondées sur le meilleur jugement de la direction. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui sont présentés dans les états financiers.

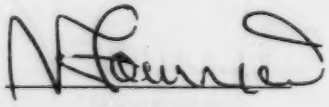
Pour s'acquitter de cette responsabilité et assurer l'intégrité et la fiabilité des états financiers, la Corporation maintient un système de contrôle interne, de politiques et de procédures, destiné à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont protégés et que les opérations et les événements sont enregistrés comme il se doit. Le système de contrôle interne est complété par un examen périodique des différents aspects des activités de la Corporation qu'effectue le service de vérification interne.

Le Conseil d'administration doit s'assurer que la direction s'acquitte de ses responsabilités en ce qui concerne la communication de l'information financière et le contrôle interne. Le Conseil d'administration assume ces responsabilités avec le concours de son Comité de vérification, lequel est composé de trois administrateurs qui ne sont pas des employés de la Corporation.

Le Comité de vérification se réunit avec la direction, le vérificateur interne et le vérificateur général du Canada, le vérificateur externe, en plus de passer en revue les états financiers annuels de la Corporation et d'en recommander l'approbation par le Conseil d'administration. En outre, le vérificateur externe a un accès général et libre aux administrateurs de la Corporation.

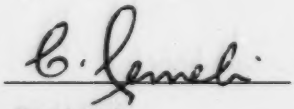
Il appartient au vérificateur général du Canada d'examiner les états financiers et de faire rapport.

Le président,



Michel Fournier

Le trésorier,



Carol Lemelin

Cornwall (Ontario)
Le 26 février 1999

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de la Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée au 31 décembre 1998 et les états des revenus et dépenses et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Corporation au 31 décembre 1998 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Corporation dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements et aux statuts et règlements administratifs de la Corporation.

Pour le vérificateur général du Canada

R. Flageole

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 26 février 1999

La Corporation du Pont interna

(une c

Bilan au 3

ACTIF

	1998	1997
À court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 3)	978 881 $	594 769 $
Débiteurs (note 4)	86 314	49 662
Taxe sur les produits et services remboursable	8 410	10 937
	1 073 605	655 368
Immobilisations (note 5)	328 317	351 750
Réparations importantes reportées (note 6)	949 658	1 138 299
	2 351 580 $	2 145 417 $

Approuvé par le Conseil d'administration :

Le président et administrateur,

al de la Voie maritime, Ltée

eprise)

écembre 1998

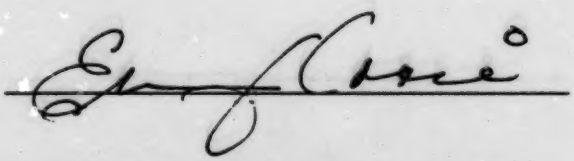
PASSIF

	1998	1997
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 4)	85 128 $	137 136 $
Revenu reporté	125 636	119 625
Dépôts des clients	64 635	58 773
	275 399	315 534
À long terme		
Sommes à payer aux coentrepreneurs (note 7)	1 749 371	1 537 419
Débentures à payer (note 8)	8 000	8 000
Indemnités de cessation d'emploi courues	310 810	276 464
	2 068 181	1 821 883

AVOIR DE L'ACTIONNAIRE

Capital-actions		
Autorisé – 50 actions ordinaires d'une valeur nominale de 1 000 $ chacune Émis et entièrement libéré - 8 actions ordinaires	8 000	8 000
	2 351 580 $	2 145 417 $

Le vice-président et administrateur,



La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

État des revenus et dépenses
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998

	1998	1997
Revenus		
Péages	2 686 073 $	2 601 737 $
Locations	120 035	118 628
Intérêts	55 952	20 270
Divers	9 480	54 762
	2 871 540	2 795 397
Dépenses		
Entretien	983 706	1 236 518
Perception des péages	663 222	572 774
Administration	433 653	454 123
Amortissement des immobilisations et réparations importantes reportées	269 640	279 501
Intérêts sur les sommes à payer aux coentrepreneurs (note7)	76 876	60 216
	2 427 097	2 603 132
Excédent des revenus sur les dépenses pour l'exercice	444 443 $	192 265 $
Répartition de l'excédent des revenus sur les dépenses pour l'exercice selon l'entente de coentreprise (note 7):		
Saint Lawrence Seaway Development Corporation	222 221 $	96 133 $
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent	–	96 132
La Société des pont fédéraux Limitée	222 222	–
	444 443 $	192 265 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1998

	1998	1997
Activités d'exploitation		
Encaisse provenant de l'exploitation		
Excédent des revenus sur les dépenses avant la répartition aux coentrepreneurs	444 443 $	192 265 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Provision pour indemnités de cessation d'emploi	34 346	26 434
Amortissement des immobilisations et des réparations importantes reportées	269 640	279 501
	748 429	498 200
Variations des éléments du fonds de roulement autres que l'encaisse et les placements à court terme et les sommes à payer aux coentrepreneurs	(74 262)	154 300
Paiement d'indemnités de cessation d'emploi	–	(6 164)
Fonds générés par l'exploitation	674 167	646 336
Activités de financement		
Paiements aux coentrepreneurs, déduction faite des intérêts crédités	(232 490)	(254 861)
Activités d'investissement		
Dépenses en immobilisations	(57 565)	(48 257)
Augmentation de l'encaisse	384 112	343 218
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	594 769	251 551
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	978 881 $	594 769 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

(une coentreprise)

Notes aux états financiers
du 31 décembre 1998

1. Pouvoirs et activités

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée (CPIVM) a été constituée en 1962 en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*, et continuée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Jusqu'au 1er octobre 1998, la CPIVM était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL). Dans le contexte de la commercialisation de la Voie maritime, et conformément à une directive du ministre des Transports, émise en vertu du paragraphe 80(1) de la *Loi maritime du Canada*, les droits, titres et intérêts de l'AVMSL dans la CPIVM ont été transférés à La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL). Ainsi, la CPIVM est maintenant une filiale de la SPFL, une société d'État établie en vertu de la partie 1 de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Alors qu'elle était une filiale de l'AVMSL, la CPIVM était assujettie à certains articles de la *Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent*, qui traitent principalement des droits que peut imposer la Corporation. Suite à l'abrogation de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, ces dispositions continuent de s'appliquer en vertu des règlements émis sous la *Loi maritime du Canada*.

Le but de la CPIVM est d'exploiter et de gérer le pont international reliant Cornwall (Ontario) et Rooseveltown (New York) selon l'entente de coentreprise conclue en septembre 1957 entre l'AVMSL et la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC). Le pont comprend deux sections principales, la travée du chenal nord et la travée du chenal sud.

2. Conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Voici une récapitulation des conventions comptables importantes :

Excédent des revenus sur les dépenses

L'excédent des revenus sur les dépenses est réparti selon les modalités prévues dans l'entente de coentreprise, tel qu'il est décrit à la note 7 aux états financiers. L'excédent des revenus sur les dépenses est la somme amassée pour le compte de la SPFL et la SLSDC et ne constitue pas un profit pour la coentreprise.

Conversion de devises

Les frais de péage pour l'utilisation du pont sont acceptés au pair en devise américaine et canadienne. Les opérations conclues en monnaie étrangère, principalement les péages perçus en dollars américains, sont converties en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de l'opération.

Placements à court terme

Les placements à court terme sont comptabilisés au coût.

Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant. Ces immobilisations comprennent des biens mobiliers et des biens détachables acquis pour l'exploitation du pont. Le coût de la travée du chenal nord est comptabilisé aux livres de la SPFL. Le coût de la travée du chenal sud est comptabilisé aux livres de la SPFL (32 p. 100) et de la SLSDC (68 p. 100).

Le coût des travaux d'amélioration effectués sur la travée du chenal nord pour maintenir l'efficience des opérations et pour assurer la fiabilité sont inscrits dans les

comptes de la coentreprise. Le coût des améliorations est capitalisé lorsqu'elles augmentent le potentiel de service de l'actif. La responsabilité financière pour les réparations majeures et les améliorations à la travée du chenal sud incombe directement aux deux coentrepreneurs et, par conséquent, ces coûts ne sont pas comptabilisés à titre de dépenses en immobilisations ou comme charges dans les états financiers.

L'amortissement est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations et calculé selon la méthode linéaire, aux taux annuels suivants :

Matériel roulant	10 % et 20 %
Matériel d'entretien	10 % à 20 %
Matériel de bureau et pour la perception des péages	10 % à 20 %
Bâtiments	5 % à 10 %
Matériel de pont	5 %
Travaux de réfection	4,8 % à 10 %

Réparations importantes reportées

Les réparations importantes reportées sont inscrites au prix coûtant. Les montants sont amortis selon la méthode linéaire sur une durée de vie utile estimative de 10 ans.

Indemnités de cessation d'emploi

La plupart des employés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi en conformité avec les conditions d'emploi. L'élément de passif pour ces indemnités est inscrit aux comptes lorsque les droits aux indemnités sont acquis par les employés. Les indemnités de cessation d'emploi correspondent à une semaine de salaire pour chaque année de service (maximum de 28 semaines) ou à 75 p. 100 des jours de congés de maladie accumulés par l'employé, selon que l'un est plus élevé que l'autre.

Régime de retraite

Les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique que gère le gouvernement du Canada. Tant l'employé que la coentreprise doivent verser des cotisations au Régime. Ces cotisations représentent l'obligation totale de la coentreprise découlant du régime de retraite et elles sont comptabilisées au moment où elles sont versées. Selon les lois actuelles, la coentreprise n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

Revenu reporté

Le revenu provenant de la vente de billets de péage est reporté jusqu'au moment de leur retrait au cours de la période de deux ans suivant le mois de la vente. Les argents reçus ayant trait aux billets de péage qui n'ont toujours pas été retirés au cours de cette période de deux ans, sont comptabilisés à titre de revenu de péage.

3. Encaisse et placements à court terme

Dans le cours normal de ses activités, la coentreprise investit ses excédents de fonds temporaires dans des dépôts à court terme dans des établissements financiers canadiens. Au 31 décembre 1998, la coentreprise avait des placements de 786 296 $ en dépôts à court terme et en bons du Trésor du Canada (249 618 $ en 1997). Le taux de rendement des placements à court terme a varié de 3,9 p. 100 à 5,85 p. 100 au cours de l'exercice (de 3,1 p. 100 à 4,0 p. 100 en 1997). La coentreprise gagne aussi des intérêts au taux préférentiel moins 2,5 p. 100 sur l'argent qu'elle a en banque lorsque le solde mensuel excède 100 000 $. Le montant enregistré équivaut approximativement à leur juste valeur.

4. Débiteurs, créditeurs et charges à payer

Les montants sont engagés dans le cours normal des activités. Ils sont habituellement à recevoir ou à payer en-deçà d'un mois et ne portent pas intérêt. La valeur comptable de chacun équivaut approximativement à sa juste valeur.

5. Immobilisations

	1998		
	Au prix coûtant	Amortissement cumulé	Net
Matériel roulant	209 272 $	193 376 $	15 896 $
Matériel d'entretien	321 802	223 044	98 758
Matériel de bureau et pour la perception des péages	580 247	483 767	96 480
Bâtiments	68 816	25 856	42 960
Matériel de pont	40 007	24 004	16 003
Travaux de réfection	97 834	39 614	58 220
	1 317 978 $	989 661 $	328 317 $

	1997		
	Au prix coûtant	Amortissement cumulé	Net
Matériel roulant	193 631 $	182 003 $	11 628 $
Matériel d'entretien	303 362	197 158	106 204
Matériel de bureau et pour la perception des péages	556 764	450 049	106 715
Bâtiments	68 815	22 787	46 028
Matériel de pont	40 007	22 004	18 003
Travaux de réfection	97 834	34 662	63 172
	1 260 413 $	908 663 $	351 750 $

6. Réparations importantes reportées

Les réparations importantes reportées représentent le coût d'un projet de réhabilitation important achevé en 1995. Ce projet visait à assurer la fiabilité de la travée du chenal nord au cours des années à venir.

	1998	1997
Coût	1 886 413 $	1 886 413 $
Amortissement cumulé	936 755	748 114
Valeur comptable nette	949 658 $	1 138 299 $

7. Sommes à payer aux coentrepreneurs

Les deux coentrepreneurs se sont entendus pour que l'excédent annuel des revenus sur les dépenses soit premièrement attribué à l'AVMSL afin de lui rembourser, avec intérêts, le coût de construction de la travée du chenal nord. Par la suite, l'excédent annuel des revenus sur les dépenses doit être réparti également entre les coentrepreneurs. De plus, de l'intérêt est crédité sur le solde dû aux coentrepreneurs. Finalement, ce sont la SPFL et la SLSDC qui doivent assumer les coûts des principales réfections ou des améliorations engagés pour assurer la fiabilité de la travée du chenal sud dans un rapport de 32 p. 100 et 68 p. 100 respectivement.

Puisque les droits, titres et intérêts de l'AVMSL dans la CPIVM ont été transférés à la SPFL le 1er octobre 1998, le montant dû à l'AVMSL, à cette date, a été transféré à la SPFL.

Les sommes à payer à l'AVMSL, à la SPFL et à la SLSDC sont comme suit et seront versées lorsque des fonds seront disponibles:

	AVMSL/SPFL	AVMSL	SLSDC		Total	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997
Solde au début de l'exercice	1 242 425 $	1 366 867 $	294 994 $	233 148 $	1 537 419 $	1 600 015 $
Intérêts crédités	61 910	50 784	14 966	9 432	76 876	60 216
Répartition de l'excédent des revenus sur les dépenses	222 222	96 132	222 221	96 133	444 443	192 265
	1 526 557	1 513 783	532 181	338 713	2 058 738	1 852 496
Versements au cours de l'exercice -remise partielle de l'excédent des revenus sur les dépenses des exercices antérieurs	—	200 000	—	—	—	200 000
-Intérêts	61 910	50 784	—	—	61 910	50 784
-Travaux effectués pour l'AVMSL/SPFL et la SLSDC sur la travée du chenal sud	79 186	20 574	168 270	43 719	247 456	64 293
	141 096	271 358	168 270	43 719	309 366	315 077
Sommes à payer à la fin de l'exercice	1 385 461 $	1 242 425 $	363 911 $	294 994 $	1 749 372 $	1 537 419 $

8. Débentures à payer

Ces débentures, qui viennent à échéance le 31 décembre 2012, ne portent pas intérêt et sont remboursables à la SLSDC.

9. Utilisation du pont

La coentreprise, avec l'approbation de l'Office national des transports du Canada, continue d'offrir gratuitement l'utilisation du système de pont à certains Indiens d'Amérique du Nord. Ce groupe représente une partie importante de la circulation sur le pont.

10. Opérations entre apparentés

Les dépenses incluent des services de soutien administratif et certains services de génie fournis par l'AVMSL jusqu'au 30 septembre 1998. Les services de soutien administratif totalisaient 49 595 $ en 1998 (66 634 $ en 1997). Les frais pour les services de génie se sont élevés à 17 536 $ en 1998 (32 159 $ en 1997). La coentreprise effectue diverses autres opérations avec le gouvernement du Canada, ses organismes et d'autres sociétés d'État dans le cours normal des affaires.

11. Incertitude découlant du problème du passage à l'an 2000

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Les répercussions du problème du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir le 1er janvier 2000, ou encore avant ou après cette date, et, si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller d'erreurs mineures à une défaillance importante des systèmes qui pourrait nuire à la capacité de la Corporation d'exercer normalement ses activités. La Corporation a mis en œuvre un plan de gestion et d'urgence à neuf étapes afin d'aborder le problème du passage à l'an 2000. Toutefois, il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur la Corporation, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

(en milliers de dollars)

	1994	1995	1996	1997	1998
Revenus	3 131 $	2 950 $	2 915 $	2 795 $	2,871 $
Dépenses	2 451	2 492	2 605	2,603	2,427
Bénéfice d'exploitation	680	458	310	192	444
Redevances pour l'utilisation du pont à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	-	-	-	-	-
Solde à répartir 50/50 selon l'entente de coparticipation	680	458	310	192	444
Somme à payer à la Saint Lawrence Development Corporation	340	229	155	96	222
Somme à payer à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent/La société des ponts féderaux Limitée	340 $	229 $	155 $	96 $	222 $

La Corporation du Pont international de la Voie maritime, Ltée

Case postale 838
Cornwall (Ontario)
K6H 5T7

ADMINISTRATEURS DE LA CORPORATION

Michel Fournier
Richard G. Armstrong *
Meredith S. Hayes
Roger J. Forgues
John M. Kroon *
Edward Margosian *
Erman J. Cocci

* Membres du comité de vérification

DIRIGEANTS

Michel Fournier ..... Président
Vacant ..... Vice-président
Erman J. Cocci ..... Vice-président
Nicole Voyer ..... Secrétaire Corporative
Carol Lemelin ..... Trésorier
Edward Margosian ..... Trésorier adjoint
Roger J. Forgues ..... Trésorier adjoint
Marc C. Owen ..... Avocat-conseil adjoint
Hendrik H. Saaltink ..... Directeur général